

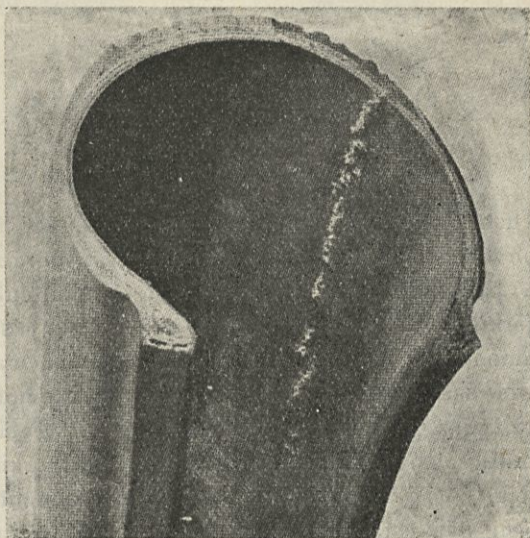
TAULUKKOJA JA OHJEITA
AUTOILIJOILLE
ILMARENKAIDEN HOIDOSSA



KUMIKORJAAMO ELEKTRA
HELSINKI
PITKÄNSILLANRANTA 5.

Tuskin mitkään muut auton osat joutuvat niin paljon kärsimään huolimattomuudesta ja suoranaisesta pahoinpitelystä kuin renkaat, ja kuitenkin on järkipерäinen autorenkaiden hoito siksi yksinkertainen asia, että jokaiselle pitäisi oleman mahdollista saada renkaistaan koko se ajokilometrimäärä, joka niihin on tehtaissa pantu. Vieläpä on autorenkaista saatavissa enemmänkin ajokilometrejä, koska huolella hoidettu rengas useimmiten voidaan päällystää uudella kulutuspinnalla murto-osalla uuden renkaan hinnasta. Renkaille sattuu luonnollisesti vaurioita, joita ei huolellisinkaan autoilija voi välttää, mutta voidaan huoletta sanoa, että suurin osa rengastapaturmista on vältettävissä ja täten varsin suuria summia rengaskustannuksissa säästettävissä, ja jos autoilijat sen sijaan että he syyttävät rengastehtailijoita huonoista renkaista kiinnittäisivät enemmän huomiota niiden järkipерäiseen käsittelyyn, he varmasti saisivat monta prosenttia paremman tuloksen renkaittensa käytöstä.

Alipaine tarvelee enemmän renkaita kuin mikään muu syy. Alipaineisella renkaalla ajettaessa sen kudosterrokset irtaantuvat nopeasti toisistaan ja pääsevät hankautumaan toisiaan vastaan murtuen



Alipaineen turmiollinen vaikutus kudoksiin.

pian, mistä ennenpitkää seuraa ilmarenkaan puhkeaminen, joka puolestaan voi aiheuttaa räjähtämarepeämän päällysrenkaassa. Alipaineisen renkaan pinta kuluu myöskin ennenaikojaan suurentuneen tiehen ottavan pinnan vuoksi. Väkelaitaisten renkaiden reunat repeävät myöskin usein alipaineella ajosta.

Suoranaista renkaiden murhaamista on ajaminen tyhjillä renkailla.

Jo kolmen naulan (0,2 kg.) paineen vähennys matalapainerenkaissa voi ruveta aiheuttamaan yllämainitunlaisia tuhoisia seurauksia.

Renkaan *täyttäminen* oikeaan paineeseen ei riitä. On pidettävä huoli siitä, että tämä paine jatkuvasti pysyy renkaassa. Ilmarenkaiden on oltava kunnossa. Tiukkaan kiinnitetty venttiilihattu estää renkaan vuodon, vaikkapa venttiilineula vuotaisikin, mutta varmempaa on pitää venttiili kaikilta osiltaan kunnossa.

Painemittari on ainoa luotettava keino ilmanpaineen määrittämiseksi ja on huomattava, että matalapainerenkaille on käytettävä matalapainemittaria.

Seuraavassa esitetään muutamien tavallisimpien automerkkien normaalikuormituksille soveltuvat renkaat ja ilmanpaineet. *)

		Renkaan koko	Ilmanpaine naul. etupyör. takapyör.	
Auburn	"8—88"	30 × 6.00	38	38
"	"6—76"	28 × 5.50	38	38
"	"115"	30 × 6.20	38	38
Buick "Standard-6"				
2-ov. Sedan	5 heng.	31 × 5.25	32	34
Roadster	4 "	"	30	30
Touring	5 "	"	32	32
Coupe	2 "	"	30	30
Coupe	4 "	"	30	32
4-ov. Sedan	5 "	"	34	40
Brougham	5 "	"	34	40
Buick „Master-6"				
4 ov. Sedan	5 "	33 × 6.00	34	36
Coupe	4 "	"	34	34
Sedan	7 "	"	34	42
Brougham	5 "	"	34	36
Roadster	4 "	"	30	30
Coupe	5 "	"	30	32

*) Tämä ja seuraavat taulukot on otettu aikakauslehdestä „India Rubber & Tire Review" ja Amerikan Kumitehtailijoiden Liiton suos. luvalla kirjasta „The Care of Pneumatic Tires".

		Renkaan koko	Ilmanpaine naut. etupyör. takapyör.	
Touring	5 heng.	33×6.00	34	36
Coupe	5 "	"	34	36
Cadillac		32×6.75 H.D.	40—50	40
Chrysler	„62“	28×5.25	40	40
"	„72“	30×6.00	40	40
"	„80“	30×6.75 H.D.	40	40
"	„52“	29×4.75	40	40
Chandler	„Spec.-6“	30×5.00	32	32
"	„8“	32×6.00	35	32
Chevrolet	„National“	30×4.50	35	35
Citroen		730×130	28	32
Dodge	„Victory Six“	29×5.00	36	36
"	„Standard Six“	"	36	36
"	„Senior-6“	31×6.00	35	35
Durant	„55“ & „65“	29×5.00	34	34
"	„75“	29×5.50	34	34
Erskine		29×4.75	35	35
Essex		30×5.00	28	32
Fiat		730×130	32	36
Ford	„1928“	30×4.50	35	35
Graham-Paige	„610“	29×5.00	35	35
"	„614“	29×5.25	35	35
"	„619“	29×5.50	35	35
"	„629“	31×6.00	35	35
"	„835“	31×6.20	35	35
Hudson	"	31×6.00	35	38
La Salle	134“	32×6.20	45	45
"	125“	32×6.00	45	40
Lincoln		32×6.75 H.D.	45	40
Locomobile	„80“	32×6.00	35	35
"	„90“ & „48“	33×6.75	35	38
Moon	„6—60“	29×5.25	30	30
"	„6—72“	29×5.50	30	30
"	„8—80“	31×6.20	32	32
"	„6—60“	29×4.75	30	30
Nash	„Light-6“	30×5.00	30	30
"	„Special“	30×5.25	30	35

	Renkaan koko	Ilmanpaine naul. etupyör. takapyör.	
Nash „Advanced“	32 × 6.00	40	35
Oldsmobile	28 × 5.25	35	35
Oakland	29 × 5.50	34	34
Packard „8“ & „6“	32 × 6.75 H.D.	40	40
Peerless „6—91“	31 × 6.00	30	35
„ „6—80“	32 × 6.00	30	35
„ „6—60“	29 × 5.25	30	35
„ „69“	33 × 6.20	38	40
Pontiac	29 × 4.75	32	32
Reo „Flying Cloud“	30 × 6.20	35	30
Studebaker „President“	31 × 6.20	40	38
„ „Dictator“			
ja „Commander“	30 × 5.50	38	38
Stutz „8“ 131“	32 × 6.20	45	40
„ „8“ 145“	32 × 6.75	45	45
Whippet „4“	28 × 4.75	30	34
„ „6“	29 × 4.75	36	34
Willys-Knight			
„Standard-6“	29 × 5.50	37	35
„ „Spec.-6“	31 × 6.00	39	36
„ „Great-6“	32 × 6.00	39	36
Wolverine (Brougham & Cabriolet)	28 × 5.25	35	32
„ Sedan	30 × 6.00	35	32

Paineissa vastaa:

28	naulaa	1,96	Kg.
30	„	2,11	„
32	„	2,25	„
34	„	2,38	„
35	„	2,45	„
36	„	2,52	„
38	„	2,67	„
40	„	2,80	„
45	„	3,15	„
50	„	3,52	„

Oikea tarpeellinen ilmanpaine voidaan myös määrätä seuraavan taulukon avulla:

Kuorma- ja ilmanpainetaulukko korkeapainerenkaille.

Alin ilmanpaine		Suurin siedettävä kuorma pyörää kohti						
Nau- laa	Kg	3" Fabric	3½" Fabric	3½" Cord	3½" Cord	4"	4½"	5"
35	2,45	—	170	192	215	—	—	—
40	2,8	135	205	225	250	318	—	—
45	3,15	160	240	260	285	365	430	540
50	3,52	*180	*270	*295	*315	405	475	600
55	3,85	205	305	330	350	*450	520	660
60	4,2	—	—	—	—	500	*570	720
65	4,55	—	—	—	—	—	610	*770
70	4,92	—	—	—	—	—	—	830

Vaunujen liikakuormitus tarvelee renkaita samalla tavalla kuin alipaine. Uusien vaunujen mukana tulevat, tehtailijain valitsemit renkaat ovat tarkoitettut kantamaan vaunuille tulevan keskimääräisen kuorman ja näille renkaille suositeltua korkeinta painerajaa ei pitäisi ylittää, vaan on käytettävä vastaavien renkaiden ylisuuruuksia, jos vaunulla ajetaan jatkuvasti ylikuormitettuna.

* Tähdellä on merkitty suurimmat alinta painetta vastaavat kuormitukset, joita suositellaan renkaille edullisimpina. Korkeammat paineet ja kuormitukset on taulukkoon otettu vain niiden mukavuudeksi, jotka haluavat ylittää suositellut rajat.

Kuorma- ja ilmanpainetaulukko suorasyrjäisille matalapainerenkaille.

Alin ilman- paine		Suurin siedettävä kuorma pyörää kohti kg.								
Nau- laa	Kg.	4,40	4,75	4,95	5,25	5,77	6,00	6,20	6,75	7,30
22	1,54	225	263	—	315	—	385	407	—	540
24	1,68	250	288	—	345	—	420	445	500	570
26	1,83	272	313	330	372	397	453	480	545	620
28	1,96	295	337	354	398	430	485	515	590	670
30	2,11	315	362	375	425	462	520	550	635	720
32	2,25	340	387	403	453	495	558	590	680	772
34	2,38	363	424	430	480	525	588	625	725	820
36	2,52	385	—	453	508	558	622	660	770	880
38	2,67	—	—	477	—	588	658	—	815	—
40	2,80	—	—	498	—	620	—	—	860	—
42	2,95	—	—	—	—	650	—	—	—	—

Suurimmat suositellut kuormat on painettu lihavilla numeroilla.

Suosittelut kuormat on laskettu silmälläpitäen keskimääriä kuormituksia. Keskimääräinen henkilöautojen matkustajaluku lasketaan seuraavasti:

2 hengen Roadster	2 henkilöä
3 " "	2 "
2 " Coupe	2 "
3 " "	2 "
4 " "	2 "
5 " "	3 "
4 " Sport Touring	3 "
5 " Touring	3 "
5 " Sedan	3 "
7 " Touring	4 "
7 " Sedan	4 "

Keskimääräiseksi henkilöpainoksi otetaan 70 kg.

Jos vaunussa on kolme henkilöä, lasketaan kahden matkustajan paino jakaantuvaksi tasan kaikille pyörille ja kolmannen vain takapyörille. Neljästä henkilöstä lasketaan 2 paino jakaantuvan tasan kaikille pyörille ja kahden takapyörille.

Tätä taulukkoa ei voida käyttää autobusseille eikä kuorma-vaunuille.

Etupyöränrenkailla suositellaan yleensä käytettäväksi 2—4 naulaa korkeampaa painetta kuin taulukko ilmoittaa.

Seuraava taulukko opastaa ylikokojen valinnassa.

Korkeapainerenkaat		Matalapainerenkaat	
Tavall. suuruus	Ylisuuruus	Tavall. suuruus	Ylisuuruus
30 × 3	Ei ole	27 × 4,40	28 × 4,95
30 × 3½	31 × 4 tai 31 × 4,40	29 × 4,40	30 × 4,95 tai 31 × 5,25
32 × 3½	33 × 4	29 × 4,75	29 × 4,95 tai 30 × 5,25
31 × 4	32 × 4½ tai 32 × 4,95	30 × 4,75	31 × 5,25
32 × 4	33 × 4½ tai 33 × 4,95	29 × 4,95	30 × 5,25
33 × 4	34 × 4½ tai 34 × 4,95	30 × 4,95	31 × 5,25
32 × 4½	33 × 5 tai 33 × 5,77	30 × 5,25	32 × 6,00 tai 32 × 6,20
33 × 4½	34 × 5 tai 34 × 5,77	31 × 5,25	33 × 6,00 tai 33 × 6,20
34 × 4½	35 × 5 tai 35 × 5,77	30 × 5,77	Ei ole
30 × 5	32 × 6	32 × 5,77	Ei ole
33 × 5	35 × 6,75	32 × 6,00	32 × 6,20 tai 32 × 6,75
		33 × 6,00	33 × 6,20 tai 33 × 6,75
		32 × 6,20	34 × 7,30
		32 × 6,75	34 × 7,30
		33 × 6,20	33 × 6,75
		33 × 6,75	Ei ole

Monet muutkin syyt kuin alipaine ja ylikuormitus aiheuttavat rengasvaurioita. Vaikka renkaat ovatkin rakennetut kestäämään äkillisiä sysäyksiä, sattuu nopeassa ajossa kuitenkin joskus iskuja, jotka murtavat renkaan säikeistökerrokset, puhumattakaan terävien kivien, metalli- ja lasipalasten y. m. aiheuttamista leikkaushaavoista, joita huolellisinkaan ajaja ei tietenkään aina voi välttää. Varomattoman ajon tilille taas on laskettava renkaiden sivuseinämiä suhteettoman nopea kuluminen, joka aiheutuu ajosta jalkakäytävien reunoihin, pyörien käyttämisestä liejussa vaunun pysyessä paikallaan j. m. s.

Renkaan pinnan paikoittainen nopea kuluminen taas johtuu useimmiten epäsäännöllisestä pyörimisestä tai väärin asetetuista jarruista tai niiden sopimattomasta käytöstä. Pyörien ja jarrujen tarkistus ja kunnossapito maksavat ehdottomasti vaivan.

Vääristyneet ja ruosteiset vanteet aiheuttavat myöskin usein rengasvaurioita. On yleensä parempi ostaa vannevikojen ilmaantuessa uudet vanteet, koska niiden korjaus on vaikea suorittaa ja sitäpaitsi ovat ne paljon halvempia kuin renkaat.

Lumiketjuja ei saa kiinnittää tiukkaan ja on katsottava, että ketjun nivelien pyöristetyt pinnat tulevat rengasta vastaan.

Standardisoiduille vanteille kuuluvat renkaat näkyvät seuraavasta taulukosta:

*Matalapainerenkaat**Korkeapainerenkaat*

<i>Renkaan koko</i>	<i>Suositteltu vanneko</i>	<i>Renkaan koko</i>	<i>Suositteltu vanneko</i>
27 × 4.40	26 × 3 ¹ / ₂	26 × 3	Cl. 26 × 3 Cl.
28 × 4.40	27 × 3 ¹ / ₂	28 × 3	Cl. 28 × 3 Cl.
29 × 4.40	28 × 3 ¹ / ₂	30 × 3	Cl. 30 × 3 Cl.
30 × 4.40	29 × 3 ¹ / ₂	28 × 3 ¹ / ₂	Cl. 28 × 3 ¹ / ₂ Cl.
29 × 4.75	28 × 4	30 × 3 ¹ / ₂	Cl. 30 × 3 ¹ / ₂ Cl.
30 × 4.75	29 × 4	30 × 3 ¹ / ₂ S.S.	30 × 3 ¹ / ₂ S.S.
29 × 4.95	28 × 4	32 × 3 ¹ / ₂ S.S.	32 × 3 ¹ / ₂ S.S.
30 × 4.95	29 × 4	28 × 4 S.S.	28 × 4 S.S.
31 × 4.95	30 × 4	31 × 4	30 × 3 ¹ / ₂ tai 31 × 4 S.S.
32 × 4.95	31 × 4	32 × 4	32 × 4
30 × 5.25	28 × 4	33 × 4	32 × 3 ¹ / ₂ tai 33 × 4
31 × 5.25	29 × 4	34 × 4	34 × 4
32 × 5.25	30 × 4	29 × 4 ¹ / ₂	29 × 4 ¹ / ₂
30 × 5.77	29 × 4 ¹ / ₂	32 × 4 ¹ / ₂	32 × 4 ¹ / ₂
32 × 5.77	31 × 4 ¹ / ₂	33 × 4 ¹ / ₂	32 × 4 tai 33 × 4 ¹ / ₂
33 × 5.77	32 × 4 ¹ / ₂	34 × 4 ¹ / ₂	34 × 4 ¹ / ₂
32 × 6.00	30 × 5	35 × 4 ¹ / ₂	34 × 4
33 × 6.00	31 × 5	36 × 4 ¹ / ₂	36 × 4 ¹ / ₂
32 × 6.20	29 × 4 ¹ / ₂	30 × 5	30 × 5
33 × 6.20	30 × 4 ¹ / ₂	33 × 5	32 × 4 ¹ / ₂
32 × 6.75	30 × 5	34 × 5	34 × 5
33 × 6.75	31 × 5	35 × 5	34 × 4 ¹ / ₂
34 × 7.30	30 × 5		

Ulkorenkaiden tarkoituksenmukainen hoito on mahdoton, elleivät sisärenkaat ole kunnossa. Ennenkuin ilmarengas sijoitetaan paikoilleen, on katsottava, että ulkorenaan sisusta on puhdas ja vapaa kudosrepeämistä. Vulkanoimisliikkeiltä on vaadittava, että sisäpuolisiin paikkoihin ei tule teräviä reunoja, jotka vähitellen hankaavat ilmarengasta. Suuri osa ilmarengashäiriöistä johtuu epäilemättä

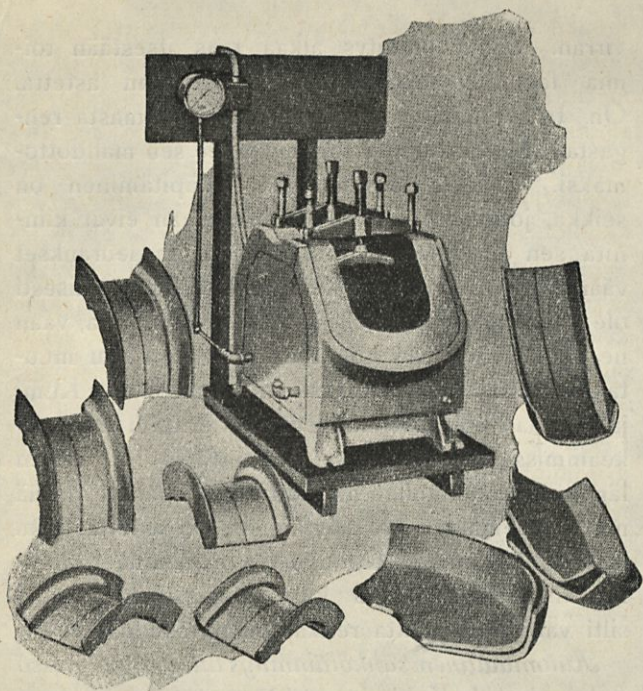
siitä, että tarpeellista varovaisuutta ei ole noudatettu renkaita paikoilleen asetettaessa. Niissä täytyy tällöin olla jonkun verran ilmaa, sillä muussa tapauksessa ne jäävät helposti puristuksiin renkaan laitojen ja vanteen tai vannevyön väliin. Alipaineisilla renkailla ajo voi samasta syystä turmella ilmarenkkaan. Vannevyö on asetettava paikoilleen ilman poimuja, jotka helposti hankaavat ilmarenkkaan rikki. Varailmarenkaat on säilytettävä huolellisesti pakattuina, niin etteivät ne pääse vahingoittumaan hankauksesta eikä rasvoista tai öljyistä.

Autoilijat säästäisivät vuosittain suuria summia, jos he antaisivat renkaansa kunnolliselle vulkanomisliikkeelle korjattaviksi heti, kun vika on huomattu. Pieni vamma on suhteellisen halvalla korjattavissa, mutta jos se jätetään aikanaan tekemättä, se varmasti suurenee, voiden helposti tulla sellaiseksi, ettei kunnollista korjausta enää voida suorittaa suurillakaan kustannuksilla. N. s. „tossujen” eli hätäsuojakkeiden käyttö olisi rajoitettava mahdollisimman vähiin. Ne suojelevat ilmarengasta jossakin määrin, mutta eivät estä itse rengasvaman suurenemista. Meidän maassamme on autoilijoita, jotka pitävät hätäsuojakkeiden käyttöä taloudellisimpana renkaiden hoitona. Jos he ottaisivat vaivakseen tiedustella rengaskorjaamolta, paljonko pienen rengasvian korjaus tulee maksamaan ja laskisivat, miten paljon harmia, työtä ja epävarmuutta epätäydellisesti suojellun ilmarenkkaan puhkeamisesta voi heille aiheutua ja kuinka

monen ajokilometrin menetystä kunnollisen, vulkanoidun korjauksen laiminlyöminen päällyksen päälle merkitsee, he varmasti muuttaisivat mieltä. „Tosujen“ käyttö on paikallaan vain hätätilassa ja viimeisten satojen ajokilometrien saamiseksi vanhoista miltei loppuunajetuista renkaista, joiden vulkanoiminen ei enää tule kysymykseen.

Useimmat rengasvauriot ovat kunnollisesti ja taloudellisesti korjattavissa, mutta tästä ei suinkaan seuraa, että kuka tahansa ja minkälaisilla laitteilla tahansa voi korjauksen suorittaa. Ainoastaan pätevien korjausliikkeiden käyttäminen merkitsee autoilijalle todellista säästöä. Seuraavassa esitämme lyhyesti syyt, joiden vuoksi **Kumikorjaamo Elektra** pystyy palvelemaan autoilevaa yleisöä parhaiten.

Meillä on paras vulkanoimiskoneisto, mikä koskaan on valmistettu — Heintz'in sähköllä toimiva koneisto. Me olemme hankkineet juuri tämän koneiston siksi, että sen yli 11,000 eri puolilla maailmaa olevan käyttäjän joukossa ovat Amerikan johtavat autorengaskorjaamot ja kumitehtaiden korjausosastot ja kumikorjauskoulut. Toiminimet sellaiset kuin Goodyear, Miller, Seiberling eivät käyttäisi eivätkä suosittelisi tätä koneistoa, jos parempia olisi saatavissa. Kun koneistomme on tämän vuoden mallia, vastaa sen muottien kaa-revuus tarkoin uudenaikaisia rengasmuotoja ja kun lämmön jakaantuminen niiden kaikilla kuumenevilla pinnoilla on ehdottomasti tasainen, ei paah-



Heintzin sähkövulkanoimismuotti.

don ja korjauksen onnistumisessa jää mitään sattuman varaan. Hyvin paljon paahdetaan renkaita sopimattomissa muoteissa — parempien puutteessa — ja autoilija saa myöhemmin tehdä kysymyksen: miksikähän tuokaan korjaus ei kestänyt? —

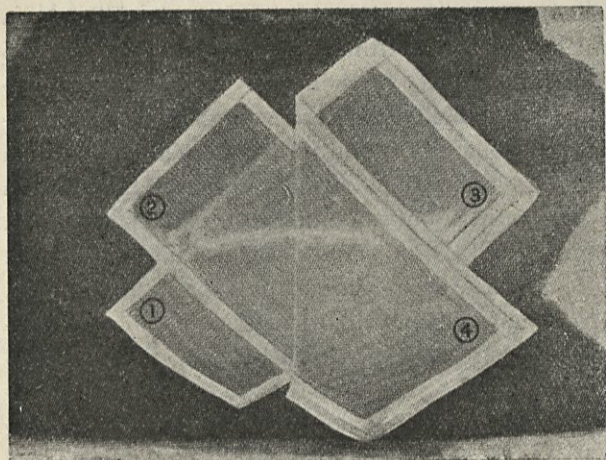
Heintz'in muoteissa tapahtuu veden kuumentaminen sähköllä. Kun tarpeellinen lämpöaste on saavutettu, katkaisee höyryn paine automaattisesti

virran. Sähkölämmitys alkaa taas itsestään toimia lämmön laskeuduttua murto-osan astetta. On tarpeetonta varoittaa meitä polttamasta ren-gasta. Meidän koneistomme tekee sen mahdotto-maksi. Oikean lämpöasteen ylläpitäminen on seikka, johon korjausmiehet useinkaan eivät kiin-nitä sen ansaitsemaa huomiota, koska seuraukset väärän lämpöasteen käyttämisestä eivät tavallisesti ole suorastaan paahdon jälkeen havaittavissa, vaan ne ilmenevät vasta kun renkaalla on ajettu muu-tamia satoja tai tuhansia kilometrejä. — Kumi ja renkaan pohjalliskudokset ovat erittäin arat kor-keammissa lämpöasteissa, niin että jo 160 asteen lämmössä muutamien minuuttien liikapaaho riittää ne tarvelemaan. Me käytämme 138 astetta, joka riittää „hitaamaan“ Goodyearin raaka-aineet kumi-renkasiin yhtä hyvin kuin tehtaissakin tehdään silti vahingoittamatta renkaiden mitään osaa.

Automaattinen sähkölämmitys tulee käytännössä halvimmaksi. Kukin muotti lämmitetään erikseen, niin että tarpeettomien muottien lämmittäminen välttyy. Lämmönhukka on erittäin pieni huolelli-sen eristyksen vuoksi. Meillä ei kulu aikaa eikä työtä erikoisen höyrykattilan lämmittämiseen — säästö jonka asiakkaamme huomaavat kukkarois-saan.

Heintz'in koneistollakaan ei voida suorittaa kun-nollisia korjauksia, *ellei itse korjausmenetelmä ole oikea.*

Mutta ei riitä, että korjausmenetelmä on oikea



Paikkakaistaleiden sijoitus ristikkäiskorjauksessa.

— oikeita menetelmiä on useita. Autoilijalle on tärkeätä, että korjaustapa sen lisäksi on *halpa*. Autoilijalle kai on samantekevää, mitä erikoismenetelmää hänen renkaittensa korjaukseen on käytetty, kunhan korjaus vain *pitää ja on halpa*. Vielä kaksi ja puoli vuotta sitten oli Yhdysvalloissa käytännössä monia erilaisia korjaustapoja — kuten Suomessa nyt. Kullakin raaka-aineita myyvällä tehtaalla oli omat erikoismetodinsa, joita suositeltiin parhaimpina. Oli ilmeistä, että jos saataisiin tehtaot unohtamaan hetkeksi olevansa kilpailijoita ja käyttämään saavuttamansa kokemukset yhdessä mahdollisimman hyvän standardimenetelmän kehittämiseksi, siitä ei olisi hyötyä vain korjausmie-

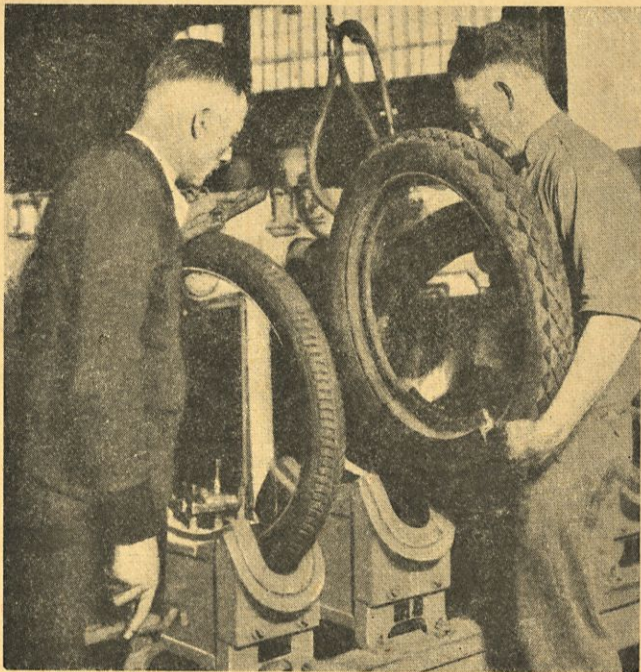
hille vaan koko autoja käyttävälle yleisölle. Näin tapahtuikin. Asetettiin eri tehtaitten pätevimmistä ammattimiehistä kokoonpantu toimikunta tutkimaan ja kokeilemaan eri menettelytavoilla. Tuhansia dollareita uhrattiin mantereen eri puolilla tehtyihin kokeisiin. Eriävät tulokset tarkistettiin ja lukuisia kokouksia pidettiin. Näiden tuloksina lopulta julkaistiin Amerikan Kumitehtailijoiden Liiton (American Rubber Association) toimesta sitten uusi standardikorjausmenetelmä. Sitä ruvettiin heti opettamaan maan kaikissa kumikorjauskouluissa ja se levisi nopeasti yli Yhdysvaltojen ollen nykyisin yksinomaan käytännössä kaikissa johtavissa korjaamoissa. Tämän kirjoittaja, jonka henkilökohtaisen valvonnan alaisena töiden suorittaminen **Kumikorjaamo Elektrassa** tapahtuu, on viime vuosina ollut tilaisuudessa perusteellisesti tutustumaan tähän ja aikaisempiin menetelmiin Goodyearin suurilla tehtailla Akronissa, Ohiossa sekä useissa johtavissa kumikorjaamoissa Clevelandissa ja New Yorkissa. Tällä menetelmällä, joka muuten on perusteellisesti esitetty suomalaisellekin yleisölle tämän kirjoittajan tekemässä ja Werner Söderström Oy:n kustannuksella piakkoin ilmestyvässä kirjassa „*Autorenkaat, niiden hoito ja korjaaminen*“, on kaikki ne edut, mitä hyvältä korjaustavalta voidaan vaatia: Se antaa kaikkein kestävimmat tulokset, se säästää raaka-aineita, se säästää työtä. Lyhyesti sanoen, *se säästää autoilijoiden rahaa.*

KUMIKORJAAMO ELEKTRA

Omist. insin. EINO HENTTU

Helsinki, Pitkäsillanranta 5. Puhelin 305.

Sähkö-os. HENTU



Maan ajanmukaisin, sähköllä toimiva auto-
renkaiden korjauslaitos.

Helsinki 1928. T. A. Sahalan Kirjapaino

KP 6015